IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

Komisja Infrastruktury

■ **Podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 10)**

z dnia 6 marca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 10)

6 marca 2023 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat wydatkowania przez PLL LOT SA pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwu w 2020 r. przez Polski Fundusz Rozwoju, w szczególności w zakresie utrzymania zatrudnienia.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Małecki** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Biczyk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Katarzyna Lewandowska** członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Szelągowska** przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Nicole Tęcza** dyrektor biura zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Witam serdecznie państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury. Otwieram posiedzenie podkomisji.

Witam panów posłów. Pań nie ma, ale mam nadzieję, że będą. Witam zaproszonych gości. Serdecznie witam sekretarza stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych pana Macieja Małeckiego, dyrektora Departamentu Nadzoru II w MAP pana Andrzeja Leszczyńskiego, członka Rady Nadzorczej delegowanego do pełnienia czynności prezesa zarządu PLL LOT SA panią Katarzynę Lewandowską, członka zarządu LOT do spraw handlowych pana Michała Fijoła, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego pana Piotra Samsona, dyrektora Departamentu Rynku Transportu Lotniczego ULC pana Kamila Rosińskiego i doradcę ekonomicznego w Najwyższej Izbie Kontroli pana Tomasza Biczyka. Witam. Dzień dobry. Są z nami dyrektor biura zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych pani Nicole Tęcza, członek ZZPK i społeczny inspektor pracy pan kapitan Andrzej Kawalec oraz panie Agnieszka Szelągowska i Agnieszka Kielak ze Związku Zawodowego Personelu Lotniczego i Pokładowego. Dzień dobry. Czy powitaliśmy wszystkich? Dzień dobry, pani poseł. Zapraszamy do nas.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat wydatkowania przez PLL LOT SA pomocy publicznej udzielonej przedsiębiorstwu w 2020 r. przez Polski Fundusz Rozwoju, w szczególności w zakresie utrzymania zatrudnienia.

Poprosimy MAP o przedstawienie informacji. Jest pan minister Maciej Małecki, ale też prezes zarządu PLL LOT SA. Chcę tylko nadmienić, że rozmawialiśmy już na ten temat na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. To był czas głębokiej pandemii. Dostaliśmy informację, że PFR przekazał pomoc wartą 3 mld zł, z czego PFR wypłacił spółce blisko 1,8 mld zł pożyczki, a reszta kwoty, tj. ponad 1,1 mld zł, to kwota bezzwrotnej dotacji od państwa.

Zdecydowałem się, żebyśmy dzisiaj tym tematem się zajęli, dlatego że wielokrotnie próbowaliśmy – tak powiem – odwiedzić poprzedniego już pana prezesa LOT, aby zapytać i dowiedzieć się, jak te środki zostały zaangażowane, ze szczególnym uwzględnieniem właśnie osób zatrudnionych, bo wszyscy wiemy, co się działo na przełomie 2020 i 2021 r., ale też w 2022 r. Przekazywano nam informacje, że te pieniądze zostały zaangażowane, aby utrzymać etaty pracowników. Nie muszę mówić, jak ważnych i doświadczonych. A później otrzymywaliśmy informacje, że były grupowe zwolnienia i to tych pracowników, którzy mieli największe doświadczenie. Różne były motywy zwolnień, ale w momencie, kiedy związki zawodowe angażowały się w obronę pracowników, to też – krótko mówiąc – były za to nie tylko krytykowane, ale w tej sprawie były również podejmowane działania dyscyplinarne.

W związku z tym, ponieważ są z nami już nowy prezes LOT i pan minister, chciałbym, żebyśmy dzisiaj chwilkę porozmawiali na temat tego, jak te środki zostały zaangażowane i jak zostały wykorzystane. Chciałbym państwa poprosić, żeby poinformowali nas państwo, w związku z czym i na co zostały wydane, ale również poprosić o informację, bo duża część tej kwoty musi zostać spłacona. Od kiedy spłata się musi rozpocząć? Czy budżet pozwala na to, żeby rozpocząć spłatę pożyczki? Krótko mówiąc, gdyby państwo mogli przedstawić zwartą informację na temat pomocy publicznej… Gdzie mamy przedsiębiorstwo w 2023 r.? Myślę, że może rozpoczniemy od pana ministra. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, wysoka podkomisjo, w 2020 r. rozpoczął się największy kryzys w historii rynku lotniczego. Odkąd funkcjonuje lotnictwo na świecie, nie było takiego uderzenia, gdzie niebo było zamknięte dla lotów, a firmy lotnicze musiały zmagać się z kosztami funkcjonowania mimo braku przewozów.

W takiej sytuacji były też Polskie Linie Lotnicze LOT, które przed pandemią rozwijały się i funkcjonowały w sposób rentowny od kilku lat, dokładnie od roku 2016. Regularnie też LOT zwiększał liczbę przewiezionych pasażerów, osiągając w roku 2019 największy w historii wynik przewiezionych pasażerów na poziomie blisko 10,5 mln osób. Wszystko to wywróciła do góry nogami pandemia koronawirusa. Zresztą branża lotnicza jest tą, która najmocniej ucierpiała ze względu na światową pandemię. Kryzys dotknął wszystkie firmy funkcjonujące na świecie. Firmy, które cięły koszty w lotnictwie po to, żeby przetrwać, szukały różnych rozwiązań, ale też sięgały po pomoc publiczną.

Bez pomocy publicznej LOT nie był w stanie przetrwać. Rozmowy trwały szereg miesięcy. Pan przewodniczący przypomniał spotkania na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, ale powiem, uaktualniając i przypominając tamten czas, że do LOT trafiły blisko 3 mld zł pomocy. Dokładnie 2,94 mld zł. Ta pomoc była z dwóch źródeł. Po pierwsze, 1 026 000 000 zł pochodziło z dokapitalizowania PLL LOT. Za te pieniądze Skarb Państwa objął udziały w LOT. W efekcie dzisiaj większościowym udziałowcem w LOT jest Skarb Państwa. Ma ponad 69% akcji. Natomiast druga część w wysokości 1,7 mld zł to była pożyczka z PFR. Pieniądze te służyły do utrzymania LOT w czasie pandemii, do zapewnienia firmie płynności, do spłacenia zobowiązań, a też do jak największego utrzymania załogi. To był priorytet, ponieważ zależało LOT na tym, aby w momencie odbicia po pandemii być gotowym do powrotu na ścieżkę wzrostu. Jeszcze raz podkreślam, że LOT przed pandemią dynamicznie się rozwijał.

Niezbędne były oszczędności. Te oszczędności zaczęły się od renegocjacji umów leasingowych. W MAP stawialiśmy też takie oczekiwania, że jeśli do firmy ma trafić pomoc publiczna, to nie może być tak, że umowy zostaną na wysokich poziomach. Kontrakty leasingowe zawarto na górce cenowej, bo w szczycie hossy na rynku lotniczym. Oczekiwaliśmy wtedy od zarządu renegocjacji tych kontraktów i zejścia z cen tam, gdzie jest to możliwe.

Rada Ministrów 21 grudnia 2020 r. przyjęła rządowy program wsparcia PLL LOT. Dzień później 22 grudnia Komisja Europejska zatwierdziła pakiet wsparcia dla LOT. Następnie 29 grudnia została podpisana umowa inwestycyjna między LOT, Skarbem Państwa oraz Polską Grupą Lotniczą określająca warunki dokapitalizowania, a 30 grudnia 2020 r. została

podpisana umowa między LOT a PFR. Tu poprosiłbym o uszczegółowienie tego przez przedstawicieli zarządu PLL LOT, którzy później tymi środkami dysponowali.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę. Kto w imieniu LOT?

Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia czynności prezesa zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Katarzyna Lewandowska. Jestem członkiem Rady Nadzorczej delegowanym czasowo do pełnienia funkcji prezesa zarządu.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panie posłanki i panowie posłowie, państwo zaproszeni goście, chciałabym uszczegółowić, tak jak powiedział pan minister. Pieniądze, które spółka uzyskała, bo dokładnie tak, jak pan minister powiedział, były dwa źródła pomocy publicznej. Obydwa źródła sprowadzały się do tego samego, tzn. wykorzystanie środków było przeznaczone po prostu na funkcjonowanie spółki, ustabilizowanie i zapewnienie dalszej działalności w sytuacji braku przychodów albo ich drastycznego załamania. Tak jak powiedzieliśmy, spółka uzyskała środki z dokapitalizowania. Te środki stanowiły własność spółki i tak to jest traktowane, że środki wniesione na podwyższenie kapitału, tzw. aport, stanowią po prostu własność spółki. Nie są one oznakowane, nie są oznaczone, nie mają swojego przeznaczenia. Po prostu ich przeznaczeniem było zapewnienie dalszego działania spółki. Pieniądze te zostały w bardzo szybki sposób…

Ponieważ na 30 grudnia 2020 r. spółka posiadała rzeczywiście już małą ilość środków finansowych, które zabezpieczałyby prowadzenie działalności, to te środki natychmiast 30 i 31 grudnia zostały wydatkowane po prostu na spłatę wszystkich zobowiązań. To była spłata kredytów i faktoringu w bankach, zobowiązań za paliwo, wszystkich zobowiązań wobec kooperantów i leasingodawców, spłata leasingów finansowych, spłata z tytułu opłat lotniskowych. Rzeczywiście w ostatnim okresie przed uzyskaniem tych środków spółka miała bardzo trudną sytuację. Tak jak wszyscy wiemy, nie uzyskiwała przychodów, a koszty stałe prowadzenia działalności cały czas były takie, jakie były. W związku z tym pieniądze zostały przeznaczone na spłatę wszelkich zobowiązań i tak powinno to zostać zrobione. Jednocześnie spółka uzyskała pod koniec grudnia pierwszą transzę… To były środki własne spółki.

Jeśli chodzi zaś o pożyczkę z PFR, to te środki nigdy nie stanowią własności spółki. Są to po prostu pieniądze pożyczone i przekazane przez PFR w ramach tarczy covidowej, w ramach pożyczki. Rzeczywiście, tak jak pan przewodniczący powiedział, trzeba będzie je zwrócić. Spółka uzyskała 1,8 mld zł pożyczki, z której znowu regulowała wszystkie swoje zobowiązania handlowe, jak powinna. Traktowała te środki tak, jak powinna, czyli jak środki własne. Regulowała wszystkie zobowiązania.

Natomiast jeśli chodzi o odniesienie się do spłaty, to rzeczywiście, począwszy od tego roku, czyli od grudnia 2023 r., przez cztery kolejne lata spółka musi spłacić rocznie – już powiem – w sumie 450 mln zł. Czy jesteśmy do tego przygotowani jako spółka? Tak, jesteśmy. Okres pandemii, jak dla każdego innego przewoźnika lotniczego, był dla spółki trudny, ale rynek przewozów lotniczych odbija szybciej, niż zakładały to analizy wszystkich znanych, dużych, istotnych doradców w tym obszarze. Myślę, że warto też zaznaczyć, że na bazie prognoz Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) czy europejskiej agencji do spraw lotnictwa pomoc publiczna była spółce przyznawana, wyliczana wartość, ustalane priorytety i zasady jej przyznawania. Zarówno te analizy, jak i analizy innych doradców znanych na rynku… Żadna w tamtym okresie nie wskazywała, że sytuacja na rynku lotniczym będzie szybko wracała do normy. Wręcz odwrotnie. Wszystkie analizy tutaj mamy, jeśli będą państwo chcieli je zobaczyć. Te wszystkie analizy pokazywały, że co najmniej rok 2022, co oczywiste, ale i 2023, a nawet 2024 jeszcze będą pod poziomem działalności z 2019 r. Na bazie takich analiz działali wszyscy przewoźnicy lotniczy. W związku z tym na ich bazie spółka zaciągnęła pożyczkę w celu zabezpieczenia właśnie długoterminowego działania w trudnej, nienormalnej, niestandardowej sytuacji.

Czy teraz jesteśmy przygotowani? Tak, jesteśmy przygotowani do spłaty. Jeśli chodzi o wykonanie 2022 r., dzisiaj mieliśmy tę przyjemność jako zarząd, by poinformować

o wstępnych, planowanych ruchach zakończenia 2022 r. Pomimo pierwszego półrocza, jeszcze trudnego, ale już powoli wskazującego i dającego oznaki powrotu do siatki, rzeczywiście wynik 2022 r. mamy bardzo dobry, tzn. spółka go zakończy. Nie możemy powiedzieć dokładnie, w jakiej wysokości, bo jeszcze teraz biegły pracuje nad badaniem sprawozdania finansowego, ale będzie to na pewno w wysokości około 100–110 mln zł zysku netto. Spółka wypracowała ten wynik. Tak jak powiedziałam, wynik jest zrobiony głównie w drugim półroczu. Spółka przewiozła blisko 8 mln pasażerów, uzyskując ponad 8 mld przychodów. Wyniki 2022 r., jak również prognozy na kolejne lata swobodnie pozwalają potwierdzić, że jesteśmy w stanie i będziemy przygotowani, jeśli tylko będziemy mogli latać bez większych nowych ograniczeń, które by się pojawiły. Tak, rzeczywiście spółka będzie w stanie spłacić te zobowiązania i całą działalność będzie prowadziła w ten sposób, żeby to zrobić.

Trzeba też jednak zwrócić uwagę na to, jak jesteśmy położeni. Polskie Linie Lotnicze LOT nie mogą wrócić jeszcze do takiej formuły działania, do takiego standardu, do takiej wielkości, która była tak naprawdę w 2019 r., bo po pandemii jako jedna z nielicznych linii lotniczych mamy jeszcze uregulowania geograficzne, tzn. na naszą działalność istotnie wpływają nasze położenie i wojna na Ukrainie. W związku z tym nasze przychody i wyniki są jeszcze w konkretny sposób obciążane tym, że nasza siatka musiała zostać zmodyfikowana, że koszty prowadzenia naszej działalności w tej chwili są wyższe. Zarówno czasowo dłuższe są niektóre loty i muszą być, jak również są po prostu droższe z tytułu odległości, którą musimy nadłożyć, dodać, bo gdzieś nie możemy wykonywać działalności.

Prognozy są na pewno pozytywne. Tak jak powiedzieliśmy, pożyczka jest do spłaty i będziemy ją spłacać. Myślę, że tyle odpowiedzi na to pytanie. Jeśli czegoś nie dopowiedziałam, to proszę dodać.

Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:

Michał Fijoł, członek zarządu LOT do spraw handlowych. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem zwrócić uwagę na dwa aspekty.

Pierwszy aspekt jest faktycznie taki, że wynik roku 2022 pozwala na optymizm co do oceny sytuacji rynkowej, ale też chcę powiedzieć, że funkcjonujemy na bardzo konkurencyjnym rynku. Nie jesteśmy naturalnym monopolem, tylko mamy do czynienia z czerwonym oceanem w kategoriach ekonomicznych i konkurencją ze strony nie tylko przewoźników, którzy pracują w naszej części świata, ale konkurujemy także z największymi grupami lotniczymi świata. Jeśli się pomylimy w naszej polityce cenowej na trasach do Stanów Zjednoczonych, do Kanady i gdziekolwiek indziej, to nasi pasażerowie, którzy latają z Polski albo przez warszawski hub, polecą przez huby Europy Zachodniej, albo w Zatoce Perskiej, albo wykorzystując innych, światowych, największych przewoźników. Stąd przyszłość i spłacanie naszych zobowiązań wymagają ogromnej staranności po stronie dbania o przychody i o to, żeby te przychody były na właściwym poziomie.

Z drugiej strony spłata będzie możliwa, jeśli zachowamy także dyscyplinę, jeśli chodzi o koszty. Nie możemy sobie pozwolić na to, żeby postępować tutaj nierozsądnie. Musimy dostosowywać się do tego poziomu kosztów, który jest zachowywany, a w dużej mierze narzucany przez przewoźników, którzy są więksi od nas, bo LOT nie jest przecież największym przewoźnikiem. Był taki moment pod koniec roku 2019, kiedy LOT odzyskał pierwszą pozycję na polskim niebie po wielu latach, kiedy nie uczestniczył właściwie we wzroście polskiego rynku lotniczego. To jest pierwsza rzecz, na którą chciałem zwrócić uwagę.

Druga bardzo istotna kwestia to jest kwestia podniesiona przez pana przewodniczącego w pytaniu i do niej też się chciałem odnieść, mianowicie do kwestii zatrudnienia. W tej chwili, kiedy obserwujemy branżę lotniczą, to co widzimy? Przypominam uprzejmie lato tego roku wszystkim, którzy gdziekolwiek się wybierali, w szczególności przez Europę Zachodnią. Obserwowali ogromne niedobory w zatrudnieniu, gigantyczne kolejki na największych lotniskach hubowych w Londynie, w Monachium, we Frankfurcie, w Amsterdamie, poopóźniane wszędzie rejsy m.in. właśnie z tego powodu, że był kłopot z osobami, które zajmują się handlingiem, bagażami, obsługą pasażerską. Lufthansa właśnie opublikowała swoje wyniki roczne. Widać informacje na temat wyso-

kości zatrudnienia. Otóż w grupie Lufthansy straciło zatrudnienie ponad 30 tys. osób. Na początku pandemii czy kolejne grupy lotnicze, takie jak British Airways, czy właśnie lotniska ogłaszały ograniczenia zatrudnienia. British Airways mówił o 15 tys. osób w tym czasie.

Chcę powiedzieć, że LOT również był zmuszony do stosowania dyscypliny kosztowej. Prócz wspomnianych przez pana ministra oszczędności na leasingach, bardzo głębokich, byliśmy też zmuszeni do tej strasznej pracy menadżerskiej, mianowicie polegającej na tym, że musieliśmy dostosować nasze zatrudnienie. Tylko w tym czasie w sumie z LOT odeszło 240 osób, z tego 119 na świadczenia emerytalne, natomiast kilkadziesiąt kolejnych w ramach programu dobrowolnych odejść. W tym sensie porównanie LOT do innych linii lotniczych i do sytuacji na rynku wypada… Oczywiście, że to nie jest taka kategoria, w której chcemy się ścigać. To nie jest powód do mistrzostwa. Chcę jednak powiedzieć, że świadomie obraliśmy taką drogę, żeby trzymać nasze zasoby, dlatego że ludzie to są najcenniejsze zasoby.

Panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę powiedzieć, że niezmiernie dbamy o jakość naszych kadr. Mogę dać przykład choćby jednego z biur, które zajmuje się maksymalizacją przychodów, bo takie też posiadamy. To jest biuro w moich strukturach. Od stycznia 2022 r. do stycznia 2023 r. zatrudniłem tam 41 osób, dlatego że rynek odbija, analizujemy rejsy, musimy sprzedawać nasze bilety. To 41 osób. Chętnych do pracy tam było 1771 osób. Wzięliśmy jedną na 45. Wszystkie posiadają wykształcenie wyższe, 60% posługuje się biegle dodatkowym jednym językiem obcym, 40% mówi biegle w dwóch obcych językach. Wszyscy skończyli studia wyższe, a blisko 40% studiowało za granicą.

To, co mówię, to jest właśnie to, co mam na myśli, mówiąc o skupieniu na przychodach. Mówię o tym, że musimy bardzo starannie dbać o to, aby strona przychodowa się zgadzała po to, żeby na koniec tego roku spłacić 450 mln zł pomocy publicznej i w przyszłym roku spłacić 450 mln, jak i w kolejnym roku 450 mln, i jeszcze w następnym 450 mln. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Ktoś z państwa jeszcze? A z zaproszonych gości? Pozwolą państwo, że może teraz skierowalibyśmy kilka pytań. Myślę, że do pana prezesa.

Cieszę się, że w końcu na posiedzeniu Komisji słyszymy, że ludzie to najcenniejsze zasoby, bo przy poprzednim prezesie nie zauważyłem, żeby to były najcenniejsze zasoby. Nie chodzi mi wyłącznie o to, jak traktował samych pracowników, bo są różne momenty i w różny sposób można te bardzo trudne, czasami ciężkie decyzje podejmować, ale brak rozmowy i atakowanie w jakiś sposób związków zawodowych, które stawały za tymi ludźmi, były trudne do zaakceptowania. Z panem posłem Laskiem, ale też panem posłem Poncyljuszem wielokrotnie chcieliśmy się spotkać z panem prezesem Milczarskim, aby z nim na ten temat porozmawiać. Tylko raz nam dano i mieliśmy się spotkać po raz kolejny, a już do tych spotkań po raz kolejny nie dochodziło, więc jeśli z nami nie miał czasu rozmawiać, to co dopiero ze zwykłymi pracownikami.

To był trudny okres. Wszyscy wiemy. Nikt z nas nie kwestionuje tego, że pieniądze na pomoc publiczną dla LOT powinny się znaleźć. Tego też nikt nie kwestionuje. Jest pytanie. Mówimy tutaj o 240 osobach, które zostały – krótko mówiąc – zwolnione. Czy jednak te decyzje nie były pochopne, biorąc pod uwagę, że te pieniądze z PFR w dużej mierze miały iść, jak słyszeliśmy, na zabezpieczenie utrzymania doświadczonych pracowników, na zatrudnienie? Niezależnie od tego, czy występowała mała firma rodzinna, pięcio- czy dziesięcioosobowa, stuosobowa czy w końcu LOT, bo cel był taki sam – utrzymać pracowników w tym trudnym okresie. Żadna inna firma w Polsce nie uzyskała takiej pomocy jak LOT, generalnie rzecz biorąc. Mówię o kwocie rocznej pomocy czy to w formie pożyczki, czy dokapitalizowania spółki, bo to jest kwota prawie 3 mld zł. Jest więc jednak pytanie, czy tej decyzji nie podjęto pochopnie.

Chciałbym zapytać, jak w tej chwili pan prezes ocenia dialog, czy w ogóle jest prowadzony, bo wcześniej nie było tego dialogu, jak zauważyliśmy. Czy jest prowadzony dialog

ze stroną społeczną, z pracownikami? Czy udało się w jakiś sposób odzyskać zaufanie pracowników do zarządu? To jest też pytanie do przedstawicieli związków zawodowych.

Trzecie pytanie, jakie mam, a na pewno też posłowie mają inne. Powiedzieli państwo, że wynik na poziomie 110 mln zł to dobry wynik. Nie kwestionuję tego. Natomiast rozumiem, że od grudnia tego roku trzeba będzie rocznie płacić 450 mln zł. Jak państwo widzą możliwość zwiększenia zysku, żeby móc to zapłacić? Rozumiem, że jest odrodzenie całej siatki połączeń. Słyszymy, że to idzie lepiej niż gorzej czy lepiej, niż przewidywano wcześniej, ale zysk trzeba byłoby jednak mieć dużo większy, żeby ratę kredytu spłacić. Krótko mówiąc, jak państwo to widzą? To jest trzecie pytanie, choć szczególnie mnie interesuje strona społeczna.

Czy po tym wszystkim, co się wydarzyło w LOT, prowadzą państwo dialog i spotkania z pracownikami, żeby już więcej do czegoś takiego nie doszło, tym bardziej że chyba wydaje się, że całym kapitałem LOT jest jednak załoga? Patrząc na wartość tej spółki, patrząc na to, co spółka ma, to wydaje się, że załoga, piloci, stewardesy, ludzie są jednak chyba najcenniejsi. Pan prezes tutaj o tym powiedział, ale chciałbym zapytać, jak jest.

To tyle ode mnie. Bardzo proszę, pan poseł Lasek i pani poseł Lenartowicz.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. W zasadzie kontynuowałbym tę serię pytań, którą pan przewodniczący Joński zaczął.

Pan prezes wspomniał o dyscyplinie, jeżeli chodzi o koszty. Jest to całkowicie zrozumiałe w takiej sytuacji, jaka jest w tej chwili na rynku, ale jest takie pytanie, które wielokrotnie się powtarza w różnych dyskusjach. Czy w okresie pandemii prezes i zarząd mieli obniżone wynagrodzenie? Jeśli tak, to o ile procent, a jeżeli nie, to dlaczego? Jak to wyglądało też w przypadku zarówno pilotów, jak i personelu latającego?

Drugie pytanie dotyczy bazy na Węgrzech, która znowu powtarza się wielokrotnie. Czy ona w ogóle przynosi nam jakiekolwiek zyski? Czy mogą państwo pokazać, ile z tego, że LOT utrzymuje bazę w Budapeszcie, jest – że tak powiem – zysku dla naszego narodowego przewoźnika? Jakie są dalsze plany? Czy zamierzają państwo utrzymywać tę bazę czy nie?

Ile toczy się teraz postępowań sądowych o przywrócenie do pracy i – załóżmy – ile zostało zakończonych w ostatnich 2 latach? Od 1,5 do 2 lat, bo można powiedzieć, że od roku wychodzimy z pandemii, więc załóżmy, że w tym czasie, prawda?

Pani prezes powiedziała o 100–110 mln zł. To jest pocieszające. Rozumiem, że ten zysk to jest tak naprawdę chyba za ostatnie pół roku. Czytając dzisiaj artykuł w jednej z gazet, to na sierpień jeszcze było wykazywane, że zysk nie jest tak duży, czyli można byłoby powiedzieć, że jeżeli zysk to jest 110 mln zł w ostatnich kilku miesiącach. Czym to jest spowodowane? Czy być może była przekazana błędna informacja, czy została niewłaściwie zrozumiana przez dziennikarzy?

Jak wyglądają państwa szacunki? Jaki zysk LOT ma uzyskać w najbliższych latach? Wszyscy wiemy, że trzeba będzie spłacać co roku 450 mln zł przez kolejne 4 lata, w związku z czym właściwie rozmawiamy o wysokości straty, która będzie z tym związana, chyba że państwo oczekują, że zysk będzie znacznie większy, że jak w zeszłym roku było 100 mln zł, to być może w przyszłym roku oczekiwalibyśmy co najmniej 500 mln zł, żeby wyjść na… Widzę, że pani prezes się uśmiecha. Też byśmy sobie tego życzyli. Ale jak to będzie wyglądało?

W kontekście tego wszystkiego chciałem się spytać, czy planują państwo w najbliższych latach zmianę strategii zatrudniania przez PLL LOT zarówno pilotów, jak i stewardes. Muszę bowiem przyznać, że jest to pewnego rodzaju może nie kuriozum, ale nie świadczy to dobrze o państwie, w którym LOT jest rodzajem sreber rodowych, czyli jedną z najważniejszych firm, żeby większość personelu była zatrudniana w tej chwili na umowach cywilnoprawnych, a nie na umowie o pracę. Pamiętam takie sytuacje, kiedy konkurencja kusiła pilotów czy personel pokładowy, mówiąc: „U nas dostaniecie umowy o pracę". Są takie firmy, gdzie ciągle jeszcze są te umowy o pracę. Można powiedzieć, że z punktu widzenia jakości takiej firmy Czy zamierzacie to zmieniać? Czy na razie planują państwo pozostać przy tej formie zatrudnienia, że większość pilotów czy personelu pokładowego będzie dalej na umowach cywilnoprawnych?

Ostatnie pytanie dotyczy planów rozwoju, jeżeli przez najbliższe cztery lata mamy do oddania 450 mln zł rocznie. Rynek lotniczy nam się odbił, ale nie jestem pewien, czy on będzie – że tak powiem – rósł w taki sposób, bo sama pani prezes chyba powiedziała o tym, że mamy ograniczenia geopolityczne. Choćby zysk, na który najbardziej liczyliśmy, że LOT dzięki temu będzie mógł się rozwijać, czyli loty na Daleki Wschód. Można powiedzieć, że dość strategiczne w tym momencie położenie Warszawy czy może w przyszłej, jakiejś tam dalekiej perspektywie lotniska centralnego… Celowo nie mówię, czy w Baranowie, czy gdziekolwiek indziej, bo to tak naprawdę zależy od tego, czy to lotnisko będzie nam potrzebne z punktu widzenia właśnie naszego przewoźnika i lotów, choćby na Daleki Wschód. Loty południem są dłuższe, mają mniejszy zysk, w związku z czym zarabianie na tych destynacjach, o których przed wojną można było powiedzieć, że to jest coś, co powinniśmy robić, w tej chwili jest mocno utrudnione i nie wiemy tak naprawdę, jak długo to będzie trwało. Każdy z nas chciałby, żebyśmy mogli wrócić do latania nad Syberią, żeby było taniej i szybciej, żeby LOT właśnie miał zysk na tym kierunku, ale dzisiaj trudno jest powiedzieć, czy w perspektywie najbliższych nawet paru lat dojdzie do tego powrotu.

A co za tym idzie? Patrząc na analizę IATA, która została przeprowadzona dla spółki Centralny Port Komunikacyjny, przeczytałem tam, że do 2028 r., o ile dobrze pamiętam, LOT planował, a przynajmniej takie dane przekazał poprzedni zarząd, chyba 148 samolotów, z czego większość tak naprawdę miała być samolotami zupełnie innego typu, niż są w tej chwili eksploatowane. Miały zostać boeingi 737 w jakiejś liczbie. Miało zostać 36 albo 38 samolotów Boeing 787 Dreamliner, których mamy w tej chwili, o ile dobrze pamiętam, chyba 18 albo 16, prawda? To były planowane samoloty. Dotyczyło to też airbusa, czyli można powiedzieć, że to zupełnie inna filozofia. Przynajmniej tak wynika z danych, które przekazano. Czyli airbusy A321 i A220. W sumie 148 samolotów. Dzisiaj LOT eksploatuje chyba coś koło siedemdziesięciu kilku samolotów czy 82, bo te ostatnie… No i schodzą bombardiery Q400, czyli będzie mniej, więc trzeba będzie znowu je czymś zastąpić, choć pewnie embraery nie są takie złe, bo ciągle są, prawda? Jakie są właśnie plany firmy? Pytam również w kontekście tego, że to będą nowe leasingi, nowe szkolenia, nowe umowy na obsługę tych samolotów. Nowy samolot we flocie to są zupełnie inne zakresy kosztów.

To tyle, jeżeli chodzi o to, co nam też troszeczkę spędza sen z powiek jako posłom podkomisji. Wszystkim nam zależy na tym, żeby LOT utrzymywał co najmniej dobrą pozycję, którą miał w 2019 r.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

To w tej serii jeszcze pani poseł Lenartowicz. Bardzo proszę.

Poseł Gabriela Lenartowicz (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Z racji swoich zainteresowań będę pytała o aspekty tak naprawdę strategiczne, ale one się pojawiły tu już w państwa wypowiedziach. Chciałam zapytać o państwa plany.

Na pewno mamy do czynienia z dwoma poważnymi kwestiami i zjawiskami, można powiedzieć, że natury globalnej. Z jednej strony to są kwestie klimatyczne. Jakie zmiany w związku z polityką klimatyczną będą czekały transport lotniczy? Jakie są plany strategiczne PLL LOT w związku z tym?

Drugie zjawisko, które trudno nazwać może wyprzedzającym strategicznie, ale niewątpliwie oddziałującym strategicznie jest wojna u naszych granic. W związku z tym są zmiany także w komunikacji. Przewinęły się wnioski i sugestie, dotyczące chociażby wytyczania szlaków komunikacyjnych w związku z wojną. Dwa zjawiska niewątpliwie będą miały duży wpływ na rynek lotniczy. Jak LOT widzi się w tym kontekście? Jak widzi swoją pozycję rynkową i swoje plany strategiczne? Być może są jakieś nisze rynkowe. Gdzie LOT zamierza się plasować? To jest jednak rynkowe przedsiębiorstwo, niezależnie od tego, że jest flagowym przewoźnikiem, niemalże już historycznym, dla naszego państwa.

Druga kwestia. Wiemy, że naszą piętą achillesową w kraju jest kwestia koordynacji, zwłaszcza międzyresortowej, ale też między firmami publicznymi, jeśli chodzi o duże projekty inwestycyjne. To jest pytanie może do pana ministra. Jakie są plany i jak wygląda koordynacja tych planów w związku z planami budowy CPK? Wiemy, że w komponencie kolejowym mamy duże problemy koordynacyjne, bo się okazuje, że PKP Polskie Linie Kolejowe i regionalne koleje kompletnie nie mają żadnej korelacji ani wiedzy nawzajem, przepływu informacji z CPK w komponencie kolei dużych prędkości. Stąd uzasadniam swoje pytanie i swoje obawy. Jak to wygląda na poziomie planowania strategicznego? Jak widzą państwo rolę LOT jako przewoźnika? Czy ta rola wzmocni się na skutek przyszłego hubu lotniskowego? Jak widzą państwo swoją rolę w tym zakresie? Jak wpłynie to na pozycję rynkową PLL LOT? W jakiś sposób na pewno z powodu koncentracji – tak to nazwijmy – także z lotniskami regionalnymi polskich portów lotniczych i CPK… Czy to wpłynie pozytywnie na pozycję rynkową? Czy robią państwo analizy, jakie to będzie miało oddziaływanie na naszego flagowego przewoźnika lotniczego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję za pytania w tej serii. W kolejnej oddam głos panu ministrowi Polaczkowi.

Teraz poproszę o odpowiedź. Pan minister pierwszy?

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Tak. Zacznę od pytań pani poseł. Szanowni państwo, oczywiste jest, że CPK stanowi szansę i dla PLL LOT, ale też dla całego sektora lotniczego w Polsce i dla Polski jako największego kraju Europy Środkowo-Wschodniej. Byłaby to wreszcie szansa na wykorzystanie naszej renty geograficznej, wynikającej z tego, w którym miejscu Europy jesteśmy i LOT to już zaczął robić przed pandemią. Barierą w jeszcze szybszym rozwoju LOT była przepustowość lotniska im. Fryderyka Chopina. LOT przewiózł 10,5 mln pasażerów, ale ograniczeniami były przepustowość terminali i sloty na lotnisku Okęcie. Z tego powodu nie można było jeszcze bardziej wykorzystać tego wzrostu na rynku lotniczym. Rynek lotniczy rozwijał się przed pandemią szczególnie mocno w Europie Środkowo-Wschodniej. Jeśli popatrzymy na średnią podróży mieszkańców danych krajów, to nasza część Europy miała najmniejszą średnią liczbę podróży rocznie. W związku z tym to był największy punkt wzrostu. Widziały to też inne linie lotnicze, dlatego też chciały mocniej zaistnieć.

Wysokość pomocy publicznej, o której wspominałem w pierwszej części swojej wypowiedzi, polegającej na dokapitalizowaniu LOT o 1 026 000 000 zł, nie była przypadkowa. To była granica, do której LOT nie musiał ponosić kosztów kompensacyjnych, czyli nie musiał oddawać slotów na lotnisku Okęcie. Przypomnę inną pomoc publiczną. W latach 2013–2014, kiedy LOT był na krawędzi upadłości, wtedy nie było wojny, nie było pandemii, ale LOT był w dramatycznej sytuacji. Kosztem pomocy publicznej LOT musiał wtedy rezygnować z połączeń. Inne firmy się rozwijały, a LOT się nie rozwijał. Dlatego tak ważne było utrzymanie tej wysokości pomocy bezzwrotnej, żeby nie oddać tych aktywów, które są na lotnisku Okęcie w postaci slotów. Stąd też ta wysokość pożyczki z PFR. Gdyby było możliwe dokapitalizowanie LOT bezboleśnie na 2 mld zł, to takie dokapitalizowanie by się zrealizowało i pożyczka byłaby mniejsza, ale w tych okolicznościach trzeba byłoby się pozbyć części udziałów w lotnisku Okęcie, a to dla LOT byłoby złe, bo chwilowo LOT uzyskałby pieniądze na płynność, ale na kolejne lata bardzo mocno osłabilibyśmy pozycję konkurencyjną naszego narodowego przewoźnika. Tego nie chcieliśmy zrobić. Przed wejściem w pandemię na koniec 2019 r. LOT miał na koncie około 1 mld zł. To była ta płynność.

Natomiast teraz, odpowiadając na pytanie, chcemy, żeby LOT był naturalnym liderem w Europie Środkowo-Wschodniej, żeby Polska była krajem, z którego odbywa się najwięcej lotów długodystansowych (*long-haul*), bo one są najbardziej rentowne dla spółki, żeby lotnisko w Polsce było tym hubem, do którego są dowożeni pasażerowie z różnych krajów naszego regionu po to, żeby tu mogli przesiadać się na loty długodystansowe. Teraz jest ograniczenie. Mamy zamknięte trzy kraje na wschodzie: Białoruś, Rosję i Ukrainę. Oprócz LOT taka sytuacja dotyka też szczególnie mocno przewoźników skandynawskich, jak Air Baltic czy Finnair. Niedawno Air Baltic ogłosił prognozę

wyników. To jest 52 mln euro straty, na polskie około 250 mln zł straty. Na tym tle LOT wypada bardzo dobrze.

Widzimy tu jednak dwa problemy. Pierwszy problem jest taki, że loty do krajów Dalekiego Wschodu, do krajów azjatyckich, które mogłyby być jeszcze bardziej rentowne, trwają dłużej z Polski, natomiast inni przewoźnicy lotniczy mogą skutecznie rywalizować i oferować lepsze warunki. W związku z tym LOT musi się znaleźć w tej sytuacji, żeby wygrać rywalizację, o czym mówił pan prezes Michał Fijoł, żeby ktoś… Przy niedużej pomyłce tu można stracić rentowność połączenia. Drugi jest problem postrzegania Polski jako kraju przyfrontowego, a w związku z tym kraju, który jest mniej atrakcyjny dla części podróżnych. Z tym też LOT musi się zmierzyć.

Pani poseł wspomniała sprawy klimatyczne. W porównaniu z innymi przewoźnikami LOT rywalizuje, mając na plecach duży worek kamieni. Dlaczego? Dlatego że kiedy w transporcie lotniczym były dzielone uprawnienia do emisji dwutlenku węgla, to pula dla LOT została przyznana na poziomie bodajże 4 mln pasażerów. Przed pandemią LOT miał 10,5 mln pasażerów. Żeby to podać obrazowo, to Lufthansa miała przyznane zdecydowanie większe uprawnienia do emisji dwutlenku węgla. Za rok 2020, kiedy Lufthansa miała 49% nadwyżki uprawnień, to LOT musiał dokupić 29% nadwyżki. W tym wszystkim nasz narodowy przewoźnik musi się znaleźć. Nie tylko musi rywalizować, ale wygrywać tę rywalizację. Szczególnie tanie linie lotnicze (*low cost*), które mają duże zaplecze finansowe i głębię odporności finansowej, mogły wykorzystać czas pandemii, żeby zbierać z rynku samoloty, które były wtedy do wzięcia. To jest sytuacja linii, których siła była budowana długo. Przypominam, że przed pandemią LOT wciąż wychodził z zawirowań sprzed 10 lat. Mimo że wyniki były pozytywne, to LOT nadal był w sytuacji, w której każda decyzja była bardzo ważna.

Tyle z mojej strony. Teraz poproszę panią prezes, jeśli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak. Bardzo proszę panią prezes, tylko gdyby państwo też mogli powiedzieć o planach jednak z dokumentów strategicznych, przyszłościowych… Wiemy, że pandemia zatrzymała ruch lotniczy. To już wiemy, natomiast chcielibyśmy wiedzieć, jakie są plany. Mówimy o tym, że LOT ma być wiodący w Europie Centralnej, natomiast mamy 82 samoloty i jeszcze za chwilę ma być mniej. Trudno to nazwać… Chcielibyśmy usłyszeć, jakie państwo mają pomysły. Jaki jest dokument strategiczny, który wyznacza kierunki? Jak słyszymy, budujemy CPK, choć zastrzeżenia, o których pan mówi, kraju przyfrontowego powinny zastanowić wszystkich. Natomiast być może są jakieś dokumenty, o których nie wiemy, ale dobrze byłoby o nich tutaj usłyszeć. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Panie przewodniczący, przepraszam. Jednym zdaniem. Uważam, że niezbędne jest przedstawienie. Jeśli państwo zadają pytania, chcemy jak najpełniej nakreślić państwu sytuację. Nie mając wiedzy na temat tego, że LOT jest w rażąco niekorzystnej i nierównej sytuacji w sprawie uprawnień do emisji dwutlenku węgla, nie można mówić też o takim samym rozwoju jak inne linie. Nie można też patrzeć na 80 samolotów. Chcielibyśmy, żeby LOT miał dzisiaj 150 i żeby je wypełniał, ale 10 lat temu pojawiły się poważne turbulencje w LOT, które LOT przetrwał, ale był wielki problem. Pomoc publiczna, która musiała być do niego skierowana, ograniczyła możliwości rozwoju. Wciąż zmagamy się ze skutkami tamtej sytuacji. Pani prezes.

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli państwo pozwolą, będziemy się w jakiś sposób uzupełniać z panem prezesem w udzielaniu odpowiedzi. Myślę, że z mojego punktu widzenia jako osoby delegowanej z rady nadzorczej do zarządu będzie łatwiej poruszyć pewne tematy.

Pozwolę sobie zacząć od tego, czy wynagrodzenia członków zarządu również nie rosły w okresie pandemii i udzielania pomocy publicznej. Z całą stanowczością mogę powiedzieć, że przyznając spółce pomoc publiczną, wymagane było jako konieczne i obowiązkowe uzyskanie oświadczeń, na czym MAP bardzo zależało i tak procedowaliśmy, że zarządy LOT i wszystkich spółek w grupie LOT w okresie korzystania przez spółkę

z pomocy publicznej nie mogą pobierać części zmiennej wynagrodzenia. Przypomnę, że zgodnie z ustawą o kształtowaniu wynagrodzeń w spółkach z udziałem Skarbu Państwa – już tak skrócę tytuł ustawy, nie będę go cytowała – wynagrodzenie członków zarządu składa się z dwóch części – stałej i zmiennej. Część stała, jak wskazuje nazwa, rzeczywiście jest płatna stale, regularnie, niezależnie od tego, w jaki sposób spółka pracuje. Część zmienna bardzo wyraźnie zależy wprost od zrealizowania pewnych celów. To jest matematyczne, że tak powiem, wyliczenie. Zarząd co roku ma ustalane cele do wykonania, natomiast środków finansowych nie uzyskuje z tego wcale, zupełnie. Myślę, że mogą to państwo potwierdzać także w dokumentach, w których zarząd oświadcza swoje wynagrodzenie. To jest do sprawdzenia, ale zgodnie z ustawą o kształtowaniu wynagrodzeń na pewno zarząd nie może mieć żadnych innych zasad wynagradzania jak tylko te dwa źródła – część stała i część zmienna. Tak?

Poseł Maciej Lasek (KO):

Pani prezes, przepraszam, że przerwę. A w przypadku części stałej były jakieś obniżki na czas pandemii czy było to na tym poziomie, na którym było wcześniej, czyli było nieruszone?

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Nie było obniżek. Natomiast mogę powiedzieć, że ilość pracy, którą spółka musiała zorganizować, była adekwatnie wyższa. No może nie wyższa od normalnego okresu pracy, ponieważ to w tym czasie wszyscy zwracali bilety, zamieniali, dokonywali zwrotów, bo samoloty nie latały. Mogę powiedzieć, że ilość pracy, która była do wykonania, naprawdę była porównywalna. Natomiast wynagrodzenia zmiennego na pewno nie było, nie ma i nie może być do czasu, kiedy spółka korzysta z pomocy publicznej. Nigdy nie było dyskusji w tym zakresie. Zarząd świadomie od razu składał nam oświadczenia. Zbieraliśmy to jeszcze jako MAP. Tak jest w całej grupie kapitałowej, nie tylko LOT, ale i spółki pod LOT w grupie. To, jeśli chodzi o wynagrodzenie członków zarządu, jeśli mogę potwierdzić.

Teraz obszar kadrowy. Myślę, że pewnie łatwiej mi jest powiedzieć, bo jestem, jak mówię, osobą delegowaną czasowo, która ma wesprzeć zarząd i pełnić funkcję prezesa zarządu. Mogę zapewnić, że jest otwarcie zarządu na współpracę z organizacjami związkowymi, z organizacjami pracowniczymi w spółce. Tak jak powiedział pan prezes, my sobie też z tego świetnie zdajemy sprawę. Nie ograniczałabym tego może do załóg personelu pokładowego. Dla nas rzeczywiście wszyscy pracownicy są ważni, zarówno obsługa kokpitowa, kapitanowie, oficerowie, personel, jak również pracownicy lotnisk. Musimy ich tak samo traktować, bo na tym bazujemy. Chcemy z szacunkiem podchodzić do współpracy. Taki jest też kierunek. Deklaracja jest naprawdę otwarta. Myślę, że państwo mogą też potwierdzić, że w grudniu 2022 r. spółka zakończyła proces zmiany zasad wynagradzania i premiowania. To jest teraz. To jest to, co się działo dosłownie chyba 29 grudnia, gdy zostały zmienione zasady premiowania i wynagradzania w LOT i w spółkach grupy kapitałowej, które są korzystne dla pracowników. Mam nadzieję, że państwo potwierdzą, że to jest ruch, który został właściwie odebrany. Zresztą było to przeprowadzone w ramach negocjacji z organizacjami społecznymi działającymi w spółce. Zmiany były podpisane za obopólną zgodą. Myślę, że to jest ruch, który potwierdza to, co teraz mówię. To, jeśli chodzi o dialog ze związkami zawodowymi i obniżenie wynagrodzenia zarządu.

Jeśli chodzi o bazę na Węgrzech, mogę się też odnieść. Z informacji, jakie posiadam, wynika, że pracownicy na Węgrzech… Po pierwsze, to jest dla nas rzeczywiście strategiczne miejsce, bo z tego miejsca realizujemy jedno bardzo dochodowe połączenie na wschód. Osoby są tam zatrudnione nie na innych warunkach pracowych, nie na lepszych, korzystniejszych niż w spółce, tylko dokładnie na takich samych, tzn. na *business to business* (B2B). Skład osobowy, który jest tam zbudowany i pozostawiony, ma zapewnić nam realizowanie tego właśnie połączenia. Tam nie ma za dużo osób. Nie jest tak, że możemy jeszcze ograniczyć, żebyśmy mogli to realizować rentownie, optymalnie, sprawnie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To jest jedno połączenie?

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Jeden kierunek, jedna destynacja.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

A jaka to jest destynacja?

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Seul.

Poseł Maciej Lasek (KO):

A proszę mi powiedzieć, czy pracownicy na Węgrzech są na B2B, bo tylko…

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Jeszcze oddam głos…

Poseł Maciej Lasek (KO):

Tak będę pytał, bo z tego, co wiem, to premier Orbán chyba nie pozwala na samozatrudnienie, więc to są chyba pracownicy, którzy mają tak jakby własne firmy, jednoosobowe działalności. Z tego, co pamiętam, chyba na Słowacji.

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Dla nas…

Poseł Maciej Lasek (KO):

Wiem, że dla państwa to nie jest… Wolałbym co prawda, żeby wszystkie podatki, które te osoby by płaciły, wpływały do naszej kasy, ale jest, jak jest, prawda?

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Szczegółowo podyskutowałabym co do rynku, ale pewnie nie mamy tyle czasu. Rynek jest na tyle otwarty i konkurencyjny, że rzeczywiście musimy trzymać tę cenę, ale myślę, że pan prezes zaraz uzupełni informację.

Jeśli chodzi o strategię zatrudniania, czy się nad tym zastanawiać, to myślę, że w tym momencie, kiedy są takie, a nie inne realia funkcjonowania rynku lotniczego i przewoźników w Polsce, takie warunki pewnie muszą pozostać, bo rzeczywiście musimy niesamowicie pilnować strony kosztowej. Dla nas to, co powiedzieliśmy, że rok był dobry i zakończyliśmy go wynikiem, a kolejny rok też planujemy zakończyć lepszym wynikiem, to zaraz się do tego odniesiemy, ale żeby to zrobić, musimy trzymać stronę kosztową. To nie jest tak, że możemy teraz, bo się coś poruszyło, to rzeczywiście te koszty zbudować istotnie wyższe… Musimy działać tak, jak działają inni przewoźnicy na tak otwartym rynku. Myślę, że nie ma innego przedsiębiorstwa, które funkcjonuje w takiej strukturze konkurencji. Mamy do czynienia z formą pracy, w której pracują wszyscy inni przewoźnicy. W ten sposób pilnują też oni swoich kosztów. Musimy tego samego dotrzymywać, starając się, by współpraca układała się najlepiej, jak można. Myślę, że to tyle w zakresie zatrudniania.

Jeśli chodzi o plany rozwoju i zmiany klimatyczne, myślę, że oddam już głos panu prezesowi, żeby nie mieszać. Tak możemy, panie prezesie? Dziękuję.

Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, będzie łatwiej może odpowiadać po kolei na zadane przez państwa pytania, które zanotowałem.

Zaczynając od pytania pana przewodniczącego o zwolnienia i o to, czy to nie było pochopne, nie, panie przewodniczący, to nie było pochopne, dlatego że decyzje podejmowaliśmy wtedy, kiedy ruch lotniczy nie istniał. W tej chwili z perspektywy czasu, jak teraz patrzymy, w którym miejscu jesteśmy, a jesteśmy na poziomie około 80% ruchu z 2019 r., to zapominamy o tym, że przez 3 miesiące w Polsce samoloty w ogóle nie latały. Wtedy od połowy marca do połowy czerwca w ogóle nie było żadnego ruchu. Jeśli popatrzeć na wówczas tworzone prognozy, a nawet jeszcze i na koniec 2020 r., kiedy występowaliśmy o pomoc publiczną, to prognoza IATA czy najbardziej prestiżowych firm konsultingowych tego świata, jak Bain czy McKinsey, bo a takiej wiedzy właśnie bazowaliśmy, mówiły o tym, że ten ruch lotniczy długo się nie odbuduje. Tak, w związku z tym to były najtrudniejsze decyzje menadżerskie. Z całą odpowiedzialnością

mogę powiedzieć, że teraz podjąłbym dokładnie takie same. Nie było innej możliwości. Musieliśmy dostosować bazę kosztową do nowej rzeczywistości.

Do tego ważną rzeczą jest specyfika lotnictwa. Nie możemy mieć za mało załóg, bo wtedy samoloty nie mogą latać, ale nie możemy też mieć za dużo załóg, dlatego że wówczas nasze załogi nie są zadowolone z warunków płacowych, no nie możemy im płacić tyle, ile mogłyby zarabiać, gdyby pracowały na maksymalnej wysokości wykorzystania. Jest określona pula godzin, mianowicie około 80 każdego miesiąca, kiedy nasi kapitanowie czy członkowie załóg pokładowych mogą latać. Tak jak powiedziałem, to jest maksymalna pula. Powinniśmy w taki sposób prowadzić politykę zatrudnienia, aby zapewnić możliwość wylatania tych właśnie godzin.

Jeśli chodzi o zyski w wysokości minimum około 100 mln zł, to było pytanie i pana przewodniczącego, i pana posła Laska. Chciałbym tutaj też podać pewną perspektywę. Mianowicie pan minister powiedział o wynikach spółki Air Baltic. Uprzejmie zachęcam też do lektury opublikowanych w piątek w Internecie wyników naszego niemieckiego konkurenta, największej linii lotniczej Europy, która opublikowała wyniki. W zakładce *Investor Relations* są zaprezentowane szczegółowe wyniki. Nasz niemiecki konkurent w obszarze pasażerskim zanotował stratę w wysokości 300 mln euro. Chcę powiedzieć, że warto po prostu nasze wyniki widzieć z perspektywy tego, co osiągnęli inni.

Pan poseł mówił o tym, że jeszcze w sierpniu i we wrześniu byliśmy bardzo ostrożni w prognozowaniu zysków. Tak, to prawda. Potwierdzam. To ja we wrześniu na Kongresie Rynku Lotniczego mówiłem o tym, że jestem bardzo ostrożny w prognozowaniu dobrych wyników. Z prostego powodu – to był właśnie przejaw konserwatywnego podejścia do tego, co się wydarzy. Znowu chcę powiedzieć, że funkcjonowaliśmy wtedy w oparciu o najlepsze prognozy najlepszych firm doradczych. Nie każdy był przekonany co do tego, że wróci ruch biznesowy i że firmy będą latały tak, jak latają. Dlatego zwracam uwagę na fakt, że pierwsze 2 miesiące 2022 r. to pandemia, później 4 miesiące to okres bardzo wysokich cen ropy. Przełożenie wysokich cen na pasażera następuje z opóźnieniem. W związku z tym pierwsze pół roku w każdej linii lotniczej… Potwierdzają to zresztą też wyniki opublikowane przez wszystkich przewoźników w tamtym czasie. One były bardzo złe. Tak, ma pan rację. Odbicie nastąpiło w drugiej połowie roku. Byliśmy w stanie w drugiej połowie roku wypracować taki wynik, który pozwoli na skompensowanie strat pierwszej połowy 2022 r. Dlatego patrzymy z optymizmem, ale z bardzo ostrożnym optymizmem w przyszłość.

Z czego mają być lepsze wyniki? Faktycznie to jest bardzo słuszne pytanie. Do tej pory rok był rentowny w latach 2016–2019. Poziom zysku był od 150 mln zł do 270 mln zł. Nie osiągnęliśmy wyższych wyników niż te. Z czego będzie wynikać to, że będziemy w stanie generować lepsze wyniki? Jest kilka źródeł. Po pierwsze – strona przychodowa. Lata 2016–2019 to był okres bardzo szybkiego rozwoju LOT. Zaczynaliśmy od 40 samolotów i 45 połączeń, a skończyliśmy w 2019 r. na 80 samolotach i 120 połączeniach. Każde nowe połączenie to jest inwestycja. Wie to każdy, kto pracował w lotnictwie. To jest przedsięwzięcie, które wymaga poinformowania pasażerów, że połączenie istnieje, przyzwyczajenia pasażerów do korzystania z połączenia, rozpoznania rynku, nakładów marketingowych, więc z ekonomicznego punktu widzenia jest to po prostu inwestowanie w nowe połączenie. W tej chwili nie otwieramy tak dużo połączeń. Nie musimy ich tak dużo otwierać. W zeszłym roku otworzyliśmy cztery nowe połączenia, w tym do Kairu, Baku i Bombaju, natomiast nie jest to ta skala, którą realizowaliśmy wcześniej. W tej chwili nasz wzrost jest możliwy dzięki temu, że intensyfikujemy liczbę połączeń do nowych destynacji. Do Kairu zaczynaliśmy latać trzy razy, w tej chwili latamy pięć razy. Tak się dzieje ze wszystkimi połączeniami naszej siatki. Wzrost liczby przewożonych pasażerów, naszych klientów jest możliwy dzięki temu, że wysyłamy tam większe samoloty i robimy to częściej. To jest strona przychodowa.

Strona kosztowa to jest kwestia wspomnianych już leasingów. Kwoty były w różnych miejscach pokazywane. Nie chcę ich teraz przywoływać. To jest też kwestia inwestycji w systemy informatyczne. LOT wykorzystał czas pandemiczny na to, żeby znacząco odnowić swoje systemy informatyczne, w tym m.in. gigantyczne inwestycje w systemy zarządzania przychodami i optymalizacji przychodów. Mógłbym o tym bardzo długo

opowiadać, bo to jest obszar, któremu poświęciłem bardzo wiele czasu, ale nie chcę tak głęboko wchodzić w te szczegóły. To jest kwestia wykorzystania *machine learning*, czyli uczenia maszynowego, i sztucznej inteligencji. W tej chwili absolutnie jesteśmy w forpoczcie, jeśli chodzi o linie lotnicze na całym świecie. Proszę zobaczyć na to, co się dzieje z naszą stroną Lot.com. Lot.com to jeden z największych *e-commerce* w Polsce. Na początku 2023 r. co 10 sekund sprzedawany był bilet przez stronę Lot.com. To jest to, co służy rozwojowi LOT i wzrostowi wypełnień, a więc w związku z tym także zwiększeniu przychodów.

Baza na Węgrzech. Pan poseł dopytywał o to, czy dla jednego połączenia utrzymujemy tę bazę, bo rozumiem, że tło było tego rodzaju. W każdym tygodniu, bo w lotnictwie o liczbie połączeń zawsze mówimy w skali tygodnia, jest kilkadziesiąt połączeń pomiędzy Warszawą a Budapesztem. Budapeszt jest najbardziej atrakcyjnym turystycznie miejscem w Europie Środkowo-Wschodniej, jest prawdziwą kotwicą turystyczną. Tam przyjeżdżają turyści, ale Węgry nie posiadają także swojego przewoźnika. Faktycznie połączeniem, które prowadzimy z Węgier, jest także połączenie do Seulu. Korea, tak jak i w Polsce, jest gigantycznym inwestorem zagranicznym na Węgrzech. Jest bardzo duży ruch biznesowy pomiędzy Koreą a Węgrami. Latem będą tam realizowane cztery połączenia na samolotach Boeing 787 Dreamliner. To oznacza, że współpracuje z nami 51 osób, bo w tej chwili w bazie na Węgrzech mamy zatrudnionych 51 osób. Tylu członków personelu pokładowego znajduje tam właśnie zatrudnienie. Do każdego dreamlinera potrzeba ponad 70 osób załogi pokładowej. Tak jak powiedziałem, na Węgrzech mamy w tej chwili zatrudnionych 51 osób.

O szczegółach rentownościowych nie chcę specjalnie dużo mówić. To są tajemnice przedsiębiorstwa. Musieliby panowie się do nas pofatygować, żebyśmy o tym mogli porozmawiać. Natomiast chcę zwrócić panom uwagę na to, że nie dalej jak 2 miesiące temu swoją obecność na połączeniu z Seulu do Budapesztu zapowiedział Korean Air. Wydaje mi się, że przewoźnik koreański nie wchodziłby na najmniej rentowne połączenia, tylko że raczej szuka tych połączeń, które są dosyć rentowne. Niech to będzie odpowiedź na pytanie dotyczące bazy w Budapeszcie.

Jeśli chodzi o plany rozwoju, konsekwentnie i przez lata rozbudowujemy hub warszawski. To okazało się być skuteczną strategią rozwoju. Mówimy o liczbie samolotów. Tak, udało nam się wyjść z 12 turbośmigłowych samolotów Bombardier Q400. Musieliśmy z nich wyjść, dlatego że to były samoloty, których produkcji właśnie zaprzestano. To kwestia dostępności części zamiennych, a także podnoszonej przez pasażerów jakości. Panowie posłowie także pewnie w podróżach służbowych mieli okazję korzystać z jakości samolotów turbośmigłowych. Zastąpiliśmy je embraerami, a poza tym pozyskaliśmy samoloty Boeing 737-800 w liczbie kilku dużych, w szczególności po upadłej rumuńskiej linii lotniczej Blue Air. W tym czasie upadło dużo linii lotniczych. Mamy takie wyniki, jak przed chwilą mówiłem.

Mówili panowie o kłopotach w związku z lataniem nad Syberią. Tak, wszystkie linie lotnicze z wyjątkiem chińskich mają dokładnie ten sam problem, więc w sensie konkurencyjnym jesteśmy dokładnie w tym samym miejscu. Może w tej chwili utrudnione jest latanie w szczególności dla przewoźnika z Helsinek. Faktycznie dla niego to jest duży problem, ale dla nas latanie przez Warszawę czy przez Frankfurt… Faktycznie południową drogą ono jest wydłużone i lot do Korei trwa w tej chwili około półtorej godziny dłużej. Oczywiście, że to nie jest sytuacja pożądana, ale wszyscy latają dokładnie tak samo. W związku z tym w sensie konkurencyjnym wyglądamy tak samo, a wierzymy, że kiedyś niebo nad Syberią się otworzy. Być może będzie to za kilka lat.

Pojawiły się też pytania o kwestie strategiczne. LOT funkcjonował w latach 2016–2020 na bazie strategii rentownego wzrostu, opracowanej w maju 2016 r. Ta strategia została zrealizowana przed czasem, dlatego że tam były określone parametry ilościowo-jakościowe. Te liczby, o których mówiłem, to liczba połączeń – 120, liczba pasażerów – 10 mln, liczba samolotów – 80, a także szereg innych parametrów, zostało osiągniętych nie w roku 2020, tylko w 2019 r. Później przyszedł czas pandemii. Na pandemię ciężko jest mieć strategię, dlatego że jeśli chodzi o plany lotnicze, to wszystko się zmieniało praktycznie z dnia na dzień i zależało bardziej od decyzji rządów co do otwarcia granic niż od tego, co sobie na dany okres zało-

żymy. Natomiast posiadamy aktualne plany rozwoju siatki, przygotowane i zaktualizowane. Wiemy, gdzie będziemy uruchamiać połączenia, a to jest kręgosłup linii lotniczych. Mianowicie siatka rentownych połączeń to jest coś, na bazie czego planujemy nasz rozwój. Tak jak zostało powiedziane, w tej chwili zrezygnowaliśmy co prawda z 12 samolotów turbośmigłowych, ale zostały one zastąpione 7 embraerami oraz kilkoma samolotami Boeing 737-800. W tej chwili mówimy o podpisanych umowach na sześć samolotów.

Pani poseł Lenartowicz zapytała o kwestie klimatyczne i o nasze plany strategiczne w kwestiach klimatycznych. Proszę państwa, tutaj jest kilka wymiarów. Pierwszy wymiar jest następujący – zmiana floty na nowe samoloty to jest to, co będzie miało największy impakt ekologiczny. Mianowicie samoloty nowej generacji zużywają znacząco mniej paliwa lotniczego. Pan poseł Lasek zapewne będzie mógł to potwierdzić. To nie są jednocyfrowe procentowo liczby, tylko to są nie najmniejsze dwucyfrowe liczby, jeśli chodzi o zmniejszenie zużycia paliwa. Stąd już Boeing 737-8 Max *versus* samolot poprzedniej generacji Boeing 737-800 NG to jest gigantyczny progres. LOT będzie też, o czym był łaskaw pan poseł powiedzieć, prowadził postępowanie na zakup nowych samolotów. Czy to będą airbusy? Może to będą airbusy nowej generacji, może to będą embraery nowej generacji. One korzystają z tych samych silników. Są to nowe konstrukcje.

W tym sensie, jeśli chodzi o aspekt ekologiczny, oczywiście, że on leży nam na sercu. Wiemy doskonale, jak wielką rolę i korporacje, i pasażerowie przywiązują do kwestii zieloności. Nie chcemy brać udziału w ekologicznym *greenwashingu*. Nie chcemy mówić o tym, że zrealizowaliśmy jeden rejs na zielonym paliwie, dlatego że prawdziwy uzysk dla ekologii jest marketingowo atrakcyjny, ale chcemy rozmawiać o prawdziwych, dużych oszczędnościach. Natomiast na co dzień absolutnie realizujemy działania proekologiczne. Proszę zobaczyć zużycie plastików na pokładach, które zostało bardzo ograniczone. Proszę zobaczyć postępowania w obszarze operacyjnym, np. kołowanie na jednym silniku. To ma gigantyczny wpływ na zużycie paliwa. To jest największym nośnikiem emisji CO_2 do środowiska w liniach lotniczych.

Wreszcie ostatnie pytanie dotyczące wojny na Ukrainie i jej wpływu na sytuację LOT. O tym także mówiliśmy. W tej chwili w wyniku wojny musieliśmy zrezygnować z bardzo istotnej części naszego ruchu. Blisko 10% pasażerów LOT to były połączenia z obszaru w tej chwili wyłączonego z latania. Oczywiście, że musieliśmy elastycznie, bardzo szybko znaleźć miejsce, żeby spożytkować drogie środki produkcji. Przecież jeden dreamliner kosztuje tyle, ile pół stadionu narodowego, więc mówimy o naprawdę niezmiernie cennych aktywach, które trzeba właściwie alokować. Musieliśmy znaleźć pracę dla naszych samolotów, stąd nowe destynacje otwarte tuż pod koniec pandemii w dość trudnej sytuacji rynkowej, kiedy były wysokie ceny paliwa. Mamy świadomość tego, że z czasem Ukraina znowu się otworzy, stąd wielkie zadanie dla nas wszystkich, aby uczestniczyć w odbudowie Ukrainy, żeby z handlowego i strategicznego punktu widzenia zająć właściwą dla LOT pozycję. Dlatego musimy być skupieni. Tak jak i w poprzednim czasie, musimy bardzo mocno pilnować sytuacji rynkowej i korzystać ze wszystkich nadarzających się okazji, żeby za jakiś czas móc zaraportować dobre wyniki LOT.

Dziękuję. To wszystko.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Teraz pan minister Polaczek. Proponuję po tym odpowiedzi. Ponieważ jest też strona społeczna, to jeśli ktoś z państwa będzie chciał zabrać głos, to będzie ten moment, żeby go zabrać. Mam nadzieję, że skończymy do godziny 18.00.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, koleżanki i koledzy z LOT, na początku powiem jedno zdanie. Przez ponad 20 lat pracy w Komisji Infrastruktury, a częściowo w Komisji Skarbu Państwa byłem świadkiem wielu dyskusji dotyczących LOT i sytuacji na rynku lotniczym w Europie, na świecie, w Polsce. Mówiąc najbardziej łagodnie, mieliśmy historię uziemienia LOT poprzez OLT Express ileś tam lat temu. Były różne działania,

które przede wszystkim nie respektowały podstawowego interesu ekonomicznego LOT w obszarze instytucji publicznej. Nie chcę do tych kwestii wracać.

Anegdotycznie przypomniałbym malutki szczegół. Ucieszyłem się z wypowiedzi wspierających załogę i to, co reprezentują pracownicy LOT. Przypominam, że jakieś 10 lat w LOT zatrudniono obcokrajowca, który miał pilnować zarządzania paliwem. Rozesłano poprzez pocztę wewnętrzną jego CV, zakończone tym, że cudzoziemiec, oprócz standardowego wykształcenia – oczywiście nie tylko kompetencje, jakie posiadał, ale specjalnie się one nie różniły – deklarował też, że lubi cygara i napić się dobrego wina. Kilkuset pracowników albo więcej, bo większość załogi LOT, miała lepsze kompetencje, żeby takimi zagadnieniami się zająć, ale to jest w formie pół żartem, pół serio. Natomiast myślę, że kilka kwestii jest bardziej kluczowych. Dla mnie największym osiągnięciem w Polsce firmy, jaką jest LOT, będzie taka sytuacja, w której w ankiecie, jaką prezes czy zarząd LOT sporządzi, uzyska się miażdżącą odpowiedź, że ta firma jest firmą pierwszego wyboru, a nie drugiego czy trzeciego wyboru. Myślę, że to jest też pewna wartość niematerialna, istotna z punktu widzenia budowania marki, budowania rynku, rozwoju, podnoszenia kwalifikacji.

Druga kwestia. Okres pandemii, wojna na Ukrainie, obszar przestrzeni powietrznej w Polsce to są rzeczy, które są nadzwyczajne, a które bezpośrednio wpływają na wynik LOT. Po raz kolejny trzeba tutaj odnotować gigantyczną pomoc publiczną, jaką państwo polskie i rząd udzieliły gospodarce. Mówię tutaj o tarczy antykryzysowej czy innych formach, z których korzystały tysiące polskich przedsiębiorstw czy o kwestii pożyczki z PFR. Wspominali tutaj o tym pan minister, pan prezes Fijoł, pani prezes Lewandowska. Pytanie dotyczy tych zobowiązań, o których pani prezes tutaj mówiła, bo to jest 450 mln zł w kilku transzach w kolejnych latach. Rynek lotniczy w Europie i na świecie jest niestabilny, bo po prostu dosięgają go turbulencje jako konsekwencje pandemii i jako konsekwencje wojny.

To jest pytanie o ewentualny plan B. Czy pan minister mógłby coś zasygnalizować? Co będzie w takiej sytuacji, w której na rynku lotniczym sytuacja się zdestabilizuje choćby poprzez to, co się dzieje na wschodzie i konsekwencje bardziej geopolityczne, które mają wpływ na ten sektor?

Przypomnę, że cały sektor lotniczy na świecie zwolnił ponad 100 tys. pracowników. Pan prezes Fijoł mówił tutaj o turbulencjach na kluczowych lotniskach w Europie. Jako pasażerowie również jesteśmy tego świadkami, jak również jesteśmy klientami, do których nie przylatywały bagaże z Frankfurtu o czasie, którym Lufthansa odwoływała loty, którzy po prostu mieli gigantyczne problemy z przeprawianiem się między strefą Schengen. Na lotniskach w Warszawie czy na innych lotniskach w Polsce nie było takich zjawisk stricte negatywnych, radykalnie obniżających jakość usług. Myślę, że to była też kwestia bardzo konsekwentnej polityki rządu utrzymującej przede wszystkim rynek pracy.

Natomiast wróciłbym jeszcze do pewnego kontekstu ściśle – można powiedzieć – związanego z obszarem szeroko rozumianej gospodarki, jaką jest lotnictwo cywilne, jaką jest polskie niebo jako dobro narodowe. Będę miał za chwilkę kilka pytań. Rok temu na tej sali dyskutowaliśmy ze środowiskiem zawodowym kontrolerów ruchu lotniczego w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Koledzy, którzy siedzą obok, w sposób wprost deklarowali poparcie dla podwyżek płac itd. Przypomnę, że pierwsza płaca certyfikowanego kontrolera ruchu lotniczego w Warszawie, który uzyskuje takie uprawnienia, to jest nie mniej jak 31 tys. zł. Warto to przypomnieć. Natomiast w takich firmach lotniczych jak LOT… Przypomnę, że mieliśmy sytuację, w której np. stewardesy były na postojowym, gdzie był problem z opłaceniem wynajmu mieszkania w Warszawie w sytuacji, w której była pandemia i nie było ruchu lotniczego. W PAŻP wszyscy przecież pobierali uposażenie. Można powiedzieć, że struktura tego ruchu była mniejsza o ponad 90% itd. To już jest historia. Reasumując, myślę, że pozycja LOT, jaka jest dzisiaj, w której utrzymał on rozwiniętą siatkę połączeń, również jest efektem szeroko rozumianego wsparcia dla polskiej gospodarki chroniącej miejsca pracy.

W LOT mamy teraz następującą sytuację, w której od jakiegoś czasu, od tygodni nie ma prezesa PLL LOT. Został odwołany. Kilka tygodni temu był komunikat o tym, że nie ma czy nie będzie za chwilę pana prezesa Wilka, wiceprezesa do spraw operacyjnych.

Mówiąc kolokwialnie, to nie jest sytuacja naturalna z punktu widzenia operowania taką firmą, jaką jest LOT, z personelem pokładowym, z pilotami, z kwestią utrzymywania uprawnień i z wszystkimi tymi procedurami, które są związane z dobrą jakością zarządzania i ograniczeniem wszelkiego rodzaju ryzyk. Chciałbym zapytać, czy jest jakiś kalendarz, który by tak jakby uzupełniał te niewątpliwe braki, które obiektywnie osłabiły przejściowo zarządzanie firmą.

Pani poseł, jedna z przedmówczyń, wspomniała tutaj o pakiecie klimatycznym. Przecież obiektywnie ten pakiet jest niekorzystny dla sektora rynku lotniczego w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Nie ma tutaj czasu na rozkładanie tego na czynniki pierwsze, jeśli chodzi o to, jakie on będzie wywierał skutki przez najbliższe lata. Swoje pytania z tej części sprowadzę na razie do prośby. Czy jest ewentualnie jakiś plan B dla ryzyka spłaty transz po 450 mln zł z uwagi na niestabilną sytuację polityczną oraz to, co bezpośrednio oddziałuje również w części jako skutki pandemii? I pytanie o jakiś kalendarz, który widziałby pan minister, związany z doprowadzeniem do takiej sytuacji, w której zarząd jest w pełni skompletowany. Jak rozumiem, pani prezes Lewandowska, która pełni obowiązki jako szefowa rady nadzorczej, jest oddelegowana tam czasowo.

Tyle na razie z mojej strony, jeśli chodzi o pytania.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To bardzo proszę o odpowiedź. A w następnej części, jeśli ktoś z państwa ze strony społecznej chce zabrać głos, to proszę się zgłaszać. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Maciej Małecki:

Krótko. W temacie działań biznesowych na tak konkurencyjnym rynku nie wszystko można powiedzieć w formule otwartej. Natomiast powiem tak, że liczymy na to, że LOT na koniec roku będzie w stanie spłacić ratę pożyczki. Te prognozy, które są w tej chwili przygotowane, idą w tym kierunku. Natomiast w przypadku bardziej negatywnych scenariuszy pewne rzeczy trudno przewidzieć. Patrząc wstecz, ta analiza zawsze jest łatwiejsza niż analiza do przodu, ale na trudniejsze scenariusze LOT według tego stanu finansowego ma płynność do końca roku, gdyby zadziało się coś bardzo złego. Natomiast liczymy na to, że rynek będzie bardziej odbijał i latanie będzie się utrzymywało, a w związku z tym spółka LOT przewiduje, że pożyczkę spłaci w kolejnych latach.

Jeszcze raz natomiast podkreślam, że jesteśmy w historii największego zakrętu w branży lotniczej. Chcielibyśmy, żeby można było powiedzieć, że ten kryzys związany z zamkniętym niebem i z ograniczeniami mamy już za sobą. Funkcjonujemy też w taki sposób, żeby nawet ten wynik, za który dziękuję zarządowi LOT… Dziękuję całej załodze LOT za wypracowanie tego pozytywnego wyniku w trudnych warunkach. Ten wynik też nie jest powodem do samozadowolenia, bo nie wiemy, co będzie za tydzień, za miesiąc, za dwa. Tak wygląda dzisiaj rzeczywistość i na nią się nie można obrażać. Po prostu trzeba w tym funkcjonować. To tak w tym temacie…

Co do wspomnianej redukcji zatrudnienia, bo padały tutaj liczby, pan prezes Michał Fijoł wspomniał Lufthansę. Dodam Air France – 8,5 tys. osób zwolnionych, United Airlines – 15 tys. zwolnionych osób, British Airways – 15 tys. osób zwolnionych, wspomniana już Lufthansa – 33 tys. pracowników, EasyJet – 2 tys. pracowników. Od początku pandemii upadło 60 linii lotniczych.

Tymi działaniami, którymi polskie państwo wsparło LOT przez dokapitalizowanie, przez podniesienie kapitału, przez pożyczkę z PFR… Chodziło z jednej strony o uratowanie LOT, ale jednocześnie zapewnienie tych warunków, które pozwolą konkurować i nie dać wypchnąć się z rynku, bo to jest podstawa.

Tyle wstępu. Panią prezes poproszę o kontynuowanie.

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Wesprę to, co powiedział pan minister. Jeszcze tylko dodam, że udzielenie pomocy publicznej w sytuacji, gdyby spółka rzeczywiście – jak by to powiedzieć – miała nie ograniczać kosztów i swobodnie dysponować swoimi środkami, nie miałoby w ogóle sensu, bo te pieniądze byśmy po prostu przekazali, a one nie zostałyby wykorzystane na utrzymanie spółki. To trzeba połączyć. Jeszcze raz twardo to powiem, że celem pomocy publicznej

jest utrzymanie dalej działalności spółki. Taki był cel i taki cel został zrealizowany. Tak, utrzymaliśmy, przeszliśmy przez najtrudniejszy okres.

Jeśli mogę przejść do części dotyczącej harmonogramu prac w zakresie uzupełnienia składu zarządu, to jeszcze raz powiem, że chciałabym sprostować, bo odejście pana prezesa Wilka… Nie ma pana prezesa Wilka. Nie braliśmy ze sobą całego zarządu. Trudno o nim mówić, a pewnie powiedziałby sam o sobie, ale z tego, co wiemy, bo wiemy to po koleżeńsku i było to powiedziane, jego odejście rzeczywiście jest związane po prostu z jego rozwojem. Miał jakąś ofertę pracy. Powiedział to już gdzieś w mediach, więc państwo mogą przeczytać. To nie jest osłabienie, które się nagle wydarzyło. Ono się oczywiście wydarzyło nagle, bo się dowiedzieliśmy, ale to jest związane po prostu z rozwojem kariery zawodowej pana prezesa.

Jeśli chodzi o terminy pracy, to powiem tak…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stąd zadawałem pytanie o firmę pierwszego wyboru. Właśnie na kanwie tego, bo w tej sytuacji, w której nie było prezesa, tego rodzaju decyzję uważam po prostu za skandal. To mówię publicznie.

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Pan prezes miał prawo ją podjąć. To jest jego…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oczywiście. To jakby respektuję.

Członek Rady Nadzorczej PLL LOT SA Katarzyna Lewandowska:

Tak, tu nie ma możliwości dyskusji. To jest zupełnie inna sytuacja. Krótko mówiąc, tu była złożona rezygnacja, więc z rezygnacją się nie dyskutuje. Można oczywiście podyskutować i popytać, ale jest tak jak jest i ta rezygnacja jest skuteczna z dniem 7 kwietnia. Do 7 kwietnia pan prezes Wilk pełni swoją funkcję, odpowiada za swoją działalność i za swój obszar. No i to tyle formalnie, bo o tym mówię. Trudno więcej jakby dyskutować z decyzją członka zarządu, którą miał prawo podjąć.

Jeśli chodzi o terminy, to mogę powiedzieć w ten sposób, że będąc osobą delegowaną z rady do zarządu, nie mogę brać udziału w pracach rady nadzorczej. Nie wolno mi – nawet to jest w ten sposób sformułowane, skonstruowane. Rzeczywiście jestem wyłączona z prac rady nadzorczej. Rada ostatnio miała posiedzenie. Wiemy, że generalnie to jest obowiązkiem rady – uzupełnić skład zarządu do takiego, który będzie optymalny i będzie realizował zadania. Jak mówię, nie mogę w tej chwili za radę się wypowiedzieć, bo w tym momencie nie pełnię już tej funkcji, natomiast oczywiście rada nadzorcza będzie musiała tego dokonać i zrobić najszybciej, jak tylko będzie mogła. Na razie w ten sposób pracujemy. Myślę, że pracujemy ciężko i staramy się rzeczywiście wykonywać terminowo wszystkie obowiązki i zadania, które są w spółce, jak i prostować pewne rzeczy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Poproszę teraz przedstawicieli związków zawodowych. Proszę tylko krótko o przedstawienie się i poinformowanie, z których są państwo związków.

Członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych PLL LOT SA Andrzej Kawalec:

Może zacznę od pytania o kwestię formalną. Czy są dopuszczalne jakieś komentarze, czy tylko pytania? Komentarze z mojej strony.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Oczywiście jest możliwość komentarza, tylko miałbym prośbę, żeby państwo dość zwięźle przedstawili te komentarze. Maksymalnie tak do 3 minut, jeśli mógłbym państwa o to prosić.

Członek zarządu ZZPK PLL LOT SA Andrzej Kawalec:

Będę bardzo zwięzły. Andrzej Kawalec. Jestem pilotem, pracownikiem LOT od 33 lat, w tym przez 29 ostatnich lat byłem kapitanem.

Zacznę może od tego, że z kilku różnych względów jakoś nie czuję się doceniony przez obecny zarząd w związku z wprowadzeniem nowego regulaminu wynagradzania. Podam tylko za przykład, że znów po raz drugi okazało się, że jednak jestem młodym kapitanem. Czyli mając 62 lata, jeszcze nie zostałem zaszeregowany przez pracodawcę w najwyższej stawce płacowej, bo takie manipulacje zostały przeprowadzone przy wprowadzaniu tych reguł, że zabrano mi 4,5 tys. godzin nalotu. To jest tylko przykład. Drugi przykład jest taki, że moi koledzy, którzy są zatrudnieni w formie B2B, czyli po prostu na fałszywym samozatrudnieniu, jak to oceniam, ostatnie podwyżki dostali w wysokości 40%, a ja wysokości około 18%, co rekompensuje ubiegłoroczną inflację. To tyle może szczegółów. W ten sposób, jak sądzę, przedstawiłem się dość wyraźnie.

Mam jedno pytanie zasadnicze. Wiem o tym, że w domu powieszonego nie mówi się o sznurze, ale jednak chciałbym wiedzieć, dlaczego pan prezes Milczarski został odwołany z funkcji prezesa zarządu PLL LOT.

Drugie pytanie do pani prezes. Czy rada nadzorcza aż do ostatniej chwili nie widziała niczego złego w działalności pana Milczarskiego? Wydaje mi się to dziwne, że bez podania do publicznej wiadomości jakichkolwiek przyczyn dokonuje się takiej zmiany. Najwyraźniej nie chodziło o to, żeby pojawił się nowy prezes.

Następne pytanie jest bardzo konkretne, związane z samolotami Boeing 737-8 Max. Otóż w tej chwili użytkujemy w leasingu maksami, które otrzymaliśmy w spadku po linii Blue Air. To znaczy odebraliśmy takie maksy, które zostały przewidziane dla linii Blue Air. Wcześniej jednak LOT zrezygnował z maksów, które były przeznaczone dla niego. Były już pomalowane. Te maksy, które mamy, różnią się nieco od tych przewidzianych dla LOT, m.in. maksymalnym ciężarem do lądowania i to nie jest różnica korzystna. Dlatego miałbym pytanie, dlaczego dokonano takiej zmiany w dość krótkim czasie. Ile nas to ewentualnie kosztowało? To tyle.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Przewodnicząca Związku Zawodowego Personelu Pokładowego i Lotniczego Agnieszka Szelągowska:

Dzień dobry. Agnieszka Szelągowska, Związek Zawodowy Personelu Pokładowego i Lotniczego. Mam kilka pytań do obecnych tutaj, do zgromadzonych członków zarządu, jeśli można. Dziękuję bardzo, że mogę uczestniczyć w posiedzeniu podkomisji.

Może takie ostatnie pytanie, które mi się nasunęło. Czy to prawda, że pan prezes Wilk nie ma podpisanego zakazu konkurencji i przechodzi wprost z LOT do innej linii lotniczej? To jest moim zdaniem trochę dziwna sytuacja, bo tutaj był, jak by nie było, bardzo wysoko postawionym prezesem do spraw operacyjnych. Jednak każda spółka, jak sam pan prezes powiedział, ma swoją strategiczną wiedzę, którą nie chce się dzielić ze światem, więc chciałabym wiedzieć, w jaki sposób to zostało zorganizowane, żeby ta wiedza pozostała w LOT.

Po drugie, chciałam zapytać pana ministra, czy w momencie, kiedy negocjował z zarządem LOT kwestię dokapitalizowania, ministerstwo i PFR miały świadomość tego, że planowane są zwolnienia grupowe i czy ewentualnie wyraziły na to zgodę.

Czy mam zadać wszystkie pytania od razu? Tak?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, poproszę wszystkie.

Przewodnicząca ZZPPiL Agnieszka Szelągowska:

Chciałam zapytać w kontekście zwolnień grupowych, bo pan prezes powiedział, że gdyby dzisiaj miał podejmować decyzję, to podjąłby taką samą. Chciałam zapytać, ile firma zaoszczędziła na zwolnieniu tych stewardes, które zwolniła. Chciałam zapytać, czy oszacowała koszty, jakie będzie ewentualnie musiała ponieść w przypadku wygrania przez te osoby spraw sądowych, jak również błędów – moim zdaniem – dotyczących przeniesienia personelu pokładowego na pół etatu i nieprawidłowego podpisania dokumentów elektronicznych.

Kolejna sprawa, bo mówimy tu dzisiaj o pieniądzach. Czy obliczyli państwo, ile kosztuje spółkę niezatrudnianie ludzi na umowę o pracę w kontekście społecznym? Kwestia jest tego rodzaju, że LOT stał się dla personelu pokładowego firmą stricte szkoleniową. Ludzie przychodzą na rok i następnie odchodzą, przychodzą następni i następni. Jest organizowanych kilkadziesiąt kursów w ciągu roku. Następują ciągłe rotacje. Myślę, że gdyby zaoferować osobom przychodzącym umowę o pracę… W ogóle pomijam już całe skutki społeczne, które umowa B2B powoduje ze względu na to, stewardesy w większości młode osoby, po prostu nie zakładają rodzin i nie rodzą dzieci, bo po prostu mają niestabilne warunki zatrudnienia. To jest w ogóle osobna sprawa. Ile jednak firmę kosztuje to, że ciągle szkoli nowe osoby, a one za moment odchodzą, bo po prostu mają właśnie niestabilne warunki?

Jeszcze chciałam się odnieść do wypowiedzi pana prezesa odnośnie do bazy w Budapeszcie. Panie prezesie, z Rzeszowa i z Krakowa również latamy na długim dystansie i nie mamy w tych miejscach baz. Też dowozimy tam załogi. Naprawdę trzeba byłoby się zastanowić, ile kosztowało nas utrzymywanie tej bazy w czasie pandemii w momencie, kiedy zwalniano polskich pracowników, a spółka utrzymywała osoby, które nigdy nie płaciły w Polsce podatków. Uważam, że to jest naprawdę wielka niesprawiedliwość.

To chyba wszystko, o co chciałam zapytać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Najpierw technicznie chciałbym poinformować, że salę mamy do godziny 18.00, bo będzie tu kolejna komisja, ale mamy jeszcze chwilę i chciałbym poprosić o odpowiedzi na te pytania. Zanim jednak poproszę, to mam jedną prośbę. Cztery pytania zostały skierowane przez jeden związek, a pięć pytań, jak naliczyłem, przez drugi związek. Chciałbym poprosić państwa o odpowiedź na piśmie również do naszej wiadomości i jednocześnie do państwa… Jeszcze jakieś pytania? Przepraszam.

Dyrektor biura zarządu ZZPK PLL LOT SA Nicole Tęcza:

Tak, mam jeszcze pytania.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Aha, jeszcze pani. To bardzo proszę.

Dyrektor biura zarządu ZZPK PLL LOT SA Nicole Tęcza:

Nicole Tęcza. Jestem ze Związku Zawodowego Pilotów Komunikacyjnych. Jestem dyrektorem biura zarządu.

Mam takie pytanie. Czy LOT w ogóle w najbliższym czasie zamierza stworzyć jakąś politykę przenoszenia ludzi z B2B na umowę o pracę? Czy są jakieś założenia, np. że do 2025 r. – nie wiem – przeniesiecie chociaż 30% personelu? To po pierwsze.

Jaka w ogóle jest zakładana polityka kadrowa do 2025 r. dla personelu pokładowego i latającego, który już jest zatrudniony? Jak będzie się kształtowało zatrudnienie oficerów i pilotów na wszystkich typach samolotów?

Chciałam tylko powiedzieć ze swojej strony, że na poziomie deklaratywnym rzeczywiście państwo bardzo dbają o pracownika. Oczywiście, tak jak poprzednio jeszcze chyba pani dyrektor zasobów kadry prosiła bardzo np. komisję socjalną o stworzenie pakietu dla osób, które będą – że tak powiem – witały na świecie nowego członka rodziny, to jest to o tyle śmieszne, że większość stewardes przekroczyła 50 rok życia, a podejrzewam, że piloci to w tej chwili średnia około 58 lat. Jest pan kapitan, jak wiemy…

Przewodnicząca ZZPPiL Agnieszka Szelągowska:

A cała reszta jest na B2B, więc nie przysługują im żadne świadczenia socjalne.

Dyrektor biura zarządu ZZPK PLL LOT SA Nicole Tęcza:

Tak. Mam jeszcze pytanie o wynagrodzenie podczas pandemii, kiedy wszystkim obcięto pensje, bo z tego, co pamiętam, prezes Milczarski jednak publicznie na forum przyznawał, że dostał premię za ten czas. Kiedy związki zawodowe pytały: „Dlaczego nam obcinają pensję, a pan prezes dostaje premię?", zuchwale powiedział, że to nie jest jego

decyzja o dostaniu czy w ogóle przyjęciu takiej premii, więc po prostu ją wziął. To chyba było na forum powiedziane wielokrotnie. Zatrudnieni mogą to potwierdzić.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak? To wszystkie pytania? Bardzo dziękuję. To nam się rozszerzyła… Jeszcze? Bardzo proszę.

Członek ZZPPiL Agnieszka Kielak:

Może jeszcze tylko chciałam się dopytać. W ramach zwolnień grupowych była grupa osób, która została odesłana do pracy poniżej swoich kwalifikacji na ziemię. Są to osoby o najwyższych kwalifikacjach zawodowych, pracujące po kilkanaście czy kilkadziesiąt lat. Wśród nich są również osoby pełniące funkcje instruktorów. Zdaje się, że pracodawca zupełnie o nich zapomniał, gdyż po pierwsze, odgórnie te osoby pracują na pół etatu, a po drugie, są jedyną grupą zawodową, której w ogóle nie objęły podwyżki. Nawet cała poczta korporacyjna do tych osób nie dochodzi.

Moje pytanie. Czy rzeczywiście te osoby dla pracodawcy są tak mało kosztowe w stosunku do innych osób, które trzeba teraz kształcić na instruktorów i superwizorów, a które ciągle są potrzebne i ciągle trwają rekrutacje? Czy nie można tych osób z powrotem zatrudnić na te stanowiska, na których wcześniej pracowały?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję za te, jak się wydaje, dość ważne i merytoryczne pytania. Teraz tak. Cztery osoby zadały pytania. Rozumiem, że państwo albo je wszystkie mają zapisane, albo będą ich mogli odsłuchać z zapisu, żeby odpowiedzieć na nie przedstawicielom związków zawodowych.

Faktycznie mamy chwilę. Patrzę, że powinniśmy chwilę przed szóstą skończyć, więc zostało siedem minut. Przed momentem pan kapitan zwrócić uwagę m.in. na maksy, ale też na powód odwołania pana Milczarskiego. Faktycznie jest to dobre pytanie.

Chciałbym jednak, żeby państwo chociaż odpowiedzieli, czy zamierzają jednak wracać do pomysłu umów o pracę, bo to pytanie padło, tzn. z B2B na umowy o pracę. Czy w ogóle jest na to jakiś pomysł? Nie chcę się odwoływać do programów formacji, która wygrała i miała to na sztandarach. Chodzi już w tym momencie jakby o bezpieczeństwo, o poczucie bezpieczeństwa i stabilizacji zatrudnienia. Mówimy tutaj o ludziach, którzy są wyszkoleni i mają doświadczenie. Wydaje mi się, że te głosy same za siebie mówią. Pytanie jest zasadnicze. Czy państwo to rozważają i biorą to pod uwagę w swojej strategii czy też nie?

Teraz mam taką propozycję, ponieważ wydaje mi się, że nie wyczerpaliśmy dzisiaj tego tematu, w zależności od odpowiedzi deklaruję, że zrobimy ciąg dalszy tego posiedzenia podkomisji, bo nie jesteśmy w stanie w ciągu pięciu minut odpowiedzieć na tak ważne pytania, dość istotne dla spółki, dla firmy. Oddaję więc… Tak?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, chce pan kontynuować i nie mam nic do tego, natomiast przypominam tylko, że zakres tematyczny został zakreślony do kwestii – powiedziałbym – pomocy publicznej państwa dla firmy LOT. Dyskusja jest natomiast trochę szersza, tak że proszę temat przeformułować, żeby zorganizować posiedzenie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie pośle, dla mnie… Jasne, oczywiście. Dla mnie nie ma żadnego problemu. Zamknę dzisiaj to posiedzenie i temat poszerzymy, bo faktycznie ta tematyka wychodzi ponad, ale wydaje mi się, że jest na tyle istotna, że poprosimy o odpowiedź. Jeśli więc państwo do części pytań mogą się jeszcze ustosunkować w krótkich zdaniach, a do całości na piśmie, to wtedy podejmiemy decyzję, czy spotkamy się po raz kolejny, czy to już wystarczy i wypełni te pytania, które tutaj padły. Bardzo proszę.

Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:

Dobrze. Faktycznie mamy niewiele czasu, więc pozwolę sobie odnieść się do dwóch kwestii, które dzisiaj zostały podniesione, żeby nie trzeba było ich przenosić już na kolejny czas.

Kwestia maksów, z których LOT musiał zrezygnować, a teraz w formule leasingu operacyjnego wziął samoloty w innej konfiguracji. To jest pytanie pana kapitana. To tylko potwierdza to, o czym mówiliśmy cały czas, to znaczy, że byliśmy zmuszeni do tego, aby podejmować najbardziej drastyczne działania, aby uzyskać i zrealizować oszczędności, ażeby chronić finanse spółki w trudnym i nieprzewidywalnym czasie.

Pamiętam doskonale rok 2018 i podpisywanie umów na leasingi operacyjne właśnie samolotów Boeing 737-8 Max. To były najnowocześniejsze wówczas boeingi. Samoloty, które właśnie pozwalały na realizację oszczędności na paliwie, które faktycznie pozwalały realizować politykę środowiskową. Wówczas podpisaliśmy umowę na 15 samolotów i 5 odebraliśmy do końca 2019 r., a później przyszła nie pandemia, ale rok 2019, konkretnie marzec, kiedy samoloty zostały uziemione wskutek katastrof Boeingów 737-8 Max. One nie zostały dostarczone przez leasingodawców zgodnie z terminami dostawy. Jak już zaczęła się pandemia, LOT miał prawo do odstąpienia od umów leasingowych z leasingodawcami. Skorzystał z tego prawa, panie kapitanie, dlatego, żeby nie płacić comiesięcznych rat leasingowych, a samoloty Boeing 737-8 Max nie są tak drogie jak dreamlinery, ale w dalszym ciągu każdy z nich kosztuje blisko 0,5 mld zł. To jest cena cennikowa. Zrezygnowaliśmy z 10 tych samolotów po to, żeby przez spodziewany czas pandemii i później, przy całej niepewności covidowej i postcovidowej, nie ponosić kosztów leasingu tych samolotów, które przecież były niebagatelne, ale bardzo istotne dla funkcjonowania spółki. Zrezygnowaliśmy z nich z ciężkim sercem, dlatego że, jak do tej pory pamiętam, one były wyposażone w fotele firmy Recaro, która produkuje te fotele w Polsce w Świebodzinie. To był duży nakład siły i środków całej organizacji, żeby przygotować te samoloty. Musieliśmy je z ciężkim sercem oddać. Wiemy, że teraz one będą latały w innej linii lotniczej.

Dlaczego natomiast w tej chwili weszliśmy w umowy leasingu operacyjnego z innym leasingodawcą i wykorzystujemy samoloty Blue Air? Dlatego, że wydarzyła się okazja rynkowa, a mianowicie upadł rumuński przewoźnik wskutek pandemii. Jest też szereg innych powodów. One faktycznie mają nieznacznie inną konfigurację. Mają w większości 189 foteli, a nie 186. Jest to pewnego rodzaju komplikacja, także handlowa, ale pracujemy nad ich MTOW (*maximum take-off weight*), czyli nad ich masą przelotową, żeby umożliwić im latanie także do destynacji, które w tej chwili dla samolotów Boeing 737-8 Max w naszej konfiguracji nie są dostępne. Tak, żeby doleciały na Wyspy Kanaryjskie, żeby można było przy pełnym *payload* dolecieć do Astany i do kilku innych destynacji, nad którymi w tej chwili pracujemy.

Ta oszczędność, rezygnacja z samolotów średniego zasięgu Boeing 737-8 Max i przesunięcie rozpoczęcia leasingu efektywnie o praktycznie 2 lata spowodowały, że spółka oszczędziła znaczne pieniądze każdego miesiąca, nie płacąc dużych rat leasingowych za samolot. Tak jak powiedziałem, to były decyzje podejmowane wtedy, kiedy przyglądaliśmy się wszystkim pieniądzom, broniąc sytuacji finansowej spółki.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, jeszcze prośba. Rozumiem, że odpowie pan na piśmie na to dość istotne, ważne pytanie.

Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:

Tak.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy może pan jeszcze odnieść się do tych umów? Z B2B na umowę o pracę. Czy państwo rozważają powrót do tego, co było jeszcze niedawno? To jest ostatnie pytanie, bo za chwilkę będzie tu kolejna komisja, więc będę musiał zamknąć posiedzenie, ale – tak jak powiedziałem – do tematu wrócimy wkrótce.

Członek zarządu ds. handlowych PLL LOT SA Michał Fijoł:

Szanowny panie przewodniczący, to jest faktycznie pytanie, które wymaga znacznie szerszej odpowiedzi. Natomiast chcę wrócić do początku dzisiejszego spotkania i powiedzieć o tym, że LOT funkcjonuje na konkurencyjnym rynku, a nasi konkurenci pracują z zatrudnieniem w formie B2B. Jeśli odstąpimy od B2B, to wówczas realizacja naszych przewozów będzie stosownie droższa. Jak ona będzie droższa, to będziemy musieli ocze-

kiwać od naszych pasażerów wyższych cen za bilety, a jak zaczniemy tego od nich oczekiwać, to wtedy nasi pasażerowie pójdą do innych przewoźników i wtedy niestety, ale to powodzenie w spłacie kolejnych rat naszej pożyczki może nie zakończyć się sukcesem. Patrzymy na każdy element naszych kosztów. Podchodzimy bardzo uważnie zarówno do strony przychodowej, jak i do strony kosztowej. Konkurencję mamy taką, jaką mamy. Polski rynek lotniczy pracuje na umowach B2B. Wydaje mi się, że więcej będziemy musieli do państwa napisać.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Szanowni państwo, niestety muszę w tej chwili zakończyć posiedzenie, ale obiecuję…

Przewodnicząca ZZPPiL Agnieszka Szelągowska:

Panie przewodniczący, jeszcze dosłownie dwa słowa.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, ale dwa słowa.

Przewodnicząca ZZPPiL Agnieszka Szelągowska:

Panie prezesie, przecież dobrze pan wie, że konkurencyjny dla nas Wizz Air zarówno pilotów, jak i stewardesy zatrudnia na umowę o pracę. Jest to jeden z głównych naszych konkurentów i jakoś daje radę. Może my też moglibyśmy dać radę?

Członek ZZPPiL Agnieszka Kielak:

Jeszcze tylko chciałam przypomnieć…

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, mam prośbę do pana, żeby pan przeanalizował odpowiedź dla nas. Zobowiązuję się państwu, że… Oczywiście dzisiejsze posiedzenie za chwilkę muszę zamknąć, ale będę proponował, żebyśmy w najbliższym czasie jeszcze raz się spotkali, bo było kilka bardzo rzeczowych i merytorycznych pytań. Wydaje mi się, że poświęcilibyśmy posiedzenie wyłącznie tej sprawie, o której państwo mówili. Tak się umówmy. Najpierw poprosimy o odpowiedź. Gdybyśmy mogli poprosić o odpowiedź w ciągu najbliższych 2 tygodni, żebyśmy mogli w razie czego zaplanować kolejne posiedzenie na kolejnym już posiedzeniu Sejmu, które będzie w przyszłym miesiącu, to byłbym zobowiązany.

Bardzo wszystkim państwu dziękuję za udział w dzisiejszych obradach podkomisji. Zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.